



Maßnahme	Entlastungs- wirkung	Kosten	Zeit- horizont	Prio- rität	Zuständigkeit	
<b>1</b>	<b>Verkehrsträgerübergreifende Maßnahmen</b>					
<b>1.1</b>	<b>Stadtplanerische Maßnahmen</b>					
1.1.1	Keine Darstellung von neuen Wohnbauflächen an den Hauptverkehrswegen bzw. Einhaltung von Pufferzonen durch Mischbauflächendarstellung im Rahmen der Flächennutzungsplanung	sehr hoch	gering	laufend	1	Stadt Döbeln
1.1.2	Verkehrsvermeidende Stadtentwicklungsplanung <ul style="list-style-type: none"><li>- Bebauungspläne mit den Zielstellungen Stärkung der Innenstadt und verträgliche Nutzungsmischungen</li><li>- Sicherung des zentralen Versorgungsbereiches in der Innenstadt, Sicherung der Nahversorgungsmöglichkeiten</li><li>- Einsatz von Städtebaufördermitteln für eine bestandsorientierte Stadterneuerung</li></ul>	mittel	gering	laufend	2	Stadt Döbeln
1.1.3	Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Ausrüstung von Wohngebäuden mit Schallschutzfenstern und Lüftungsanlagen	hoch	gering	laufend	3	Stadt Döbeln
1.1.4	Festsetzungen in betroffenen Bebauungsplänen zur Errichtung von Gebäuden mit wenig lärmempfindlicher Nutzung direkt an den Hauptverkehrsstraßen zur Lärmabschirmung für dahinter liegende Gebäude, Schaffung ruhiger und durchgrünter Innenhöfe durch Schließung offener Gebäudezeilen	mittel	gering	laufend	4	Stadt Döbeln
1.1.5	Einflussnahme der Stadtverwaltung auf eigene Baumaßnahmen und private Antragsteller hinsichtlich lärmindernder Gestaltung in lärmintensiven Bereichen durch entsprechende Gebäudegrundformen und Gebäudeorientierung sowie durch baulichen Schallschutz und Vermeidung von Reflexionsfassaden	mittel	gering	laufend	4	Stadt Döbeln



Maßnahme	Entlastungs- wirkung	Kosten	Zeit- horizont	Prio- rität	Zuständigkeit
<b>1.2 Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes</b>					
1.2.1 Förderung des ÖPNV/SPNV: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung eines bedarfsorientierten Fahrtenangebotes im Stadt- und Regionalbusverkehr sowie im Schienenpersonennahverkehr</li> <li>- Optimierung bzw. kontinuierliche Anpassung der Verknüpfung des Stadt- und Regionalbusverkehrs mit dem Regionalbahnverkehr in Richtung Leipzig, Chemnitz und Riesa am Hauptbahnhof Döbeln sowie Realisierung der Strecke Döbeln - Dresden</li> <li>- Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten für Pkw-Fahrer durch regelmäßige Prüfung und ggf. Anpassung der aktuellen P&amp;R-Stellplatzkapazität am Hauptbahnhof Döbeln</li> <li>- Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten für Radfahrer durch regelmäßige Prüfung und ggf. Anpassung der aktuellen B&amp;R-Stellplatzkapazität am Hauptbahnhof Döbeln</li> <li>- Verbesserung des Zugangs zum SPNV durch die Schaffung der technischen Möglichkeit zur Bedienung des Bahnhofs Döbeln-Zentrum</li> <li>- Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im Stadt- und Regionalbusverkehr</li> </ul>	mittel	mittel	Laufend  Laufend  Laufend  Laufend  mittelfristig  langfristig	2	Zweckverband Verkehrsverbund Mittelsachsen, Stadt Döbeln, Verkehrsunternehmen, DB Station & Service
1.2.2 Förderung des Fußgängerverkehrs: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sicherung durchgängiger und barrierefreier Fußgängerachsen in nutzerfreundlicher Qualität</li> <li>- Einrichtung weiterer Querungshilfen im Zusammenhang mit Bushaltestellen</li> <li>- Überprüfung der LSA-Steuerungen hinsichtlich Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs</li> </ul>	mittel	mittel	langfristig  mittelfristig  laufend	2	Stadt Döbeln, Straßenbau- lastträger, Straßenver- kehrsbehörde



Maßnahme		Entlastungs- wirkung	Kosten	Zeit- horizont	Prio- rität	Zuständigkeit
1.2.3	Förderung des Radverkehrs: <ul style="list-style-type: none"><li>- Umsetzung der Radverkehrskonzeption zur Realisierung eines lückenlosen und barrierefreien Radwegenetzes inkl. Wegweisung</li><li>- Ausbau zusammenhängender Radverkehrsanlagen in den kartierten Abschnitten der B 175 Mastener Straße und S 34 Zscheplitzer Straße</li><li>- Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten an größeren öffentlichen Einrichtungen und weiteren relevanten Zielen des Radverkehrs in der Innenstadt</li><li>- Überprüfung der LSA-Steuerungen hinsichtlich der Berücksichtigung des Radverkehrs</li></ul>	mittel	mittel	langfristig langfristig mittelfristig laufend	2	Stadt Döbeln, Straßenverkehrsbehörde
<b>1.3</b>	<b>Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete</b>					
1.3.1	Festsetzung und Ausweisung der im Kap. 2.7 des Lärmaktionsplanes Stufe 3 vorgeschlagenen ruhigen Gebiete	gering	gering	kurzfristig	2	Stadt Döbeln
1.3.2	Berücksichtigung des Schutzes ruhiger Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung durch Vermeidung zusätzlicher verkehrlicher Belastungen	gering	gering	laufend	2	Stadt Döbeln
1.3.3	Berücksichtigung des Schutzes ruhiger Gebiete im Rahmen der Bauleitplanung durch Vermeidung lärmintensiver Nutzungen	gering	gering	laufend	2	Stadt Döbeln



Maßnahme	Entlastungs- wirkung	Kosten	Zeit- horizont	Prio- rität	Zuständigkeit	
<b>2</b>	<b>Maßnahmen an Hauptverkehrsstraßen</b>					
<b>2.1</b>	<b>Verkehrsbauliche Maßnahmen</b>					
2.1.1	Sicherung einer kontinuierlichen Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen	hoch	mittel	laufend	1	Landkreis Mittelsachsen
2.1.2	Regelmäßige Beseitigung von Aufwellungen der Fahrbahn vor Knotenpunkten	mittel	mittel	laufend	1	Landkreis Mittelsachsen
2.1.3	B 169: Sanierung der Fahrbahn, insbesondere im Bereich Bauchlitz, im Entwurf des Bauprogramms für Bundesstraßen 2019 ist eine Fahrbahnerneuerung nord-westlich Döbeln enthalten	hoch	mittel	mittelfristig	1	Landkreis Mittelsachsen
2.1.4	S 34 Zscheppplitzer Straße: Sanierung der Fahrbahn, Reparatur von Fahrbahnschäden, Fugen und Schachtdeckeln	mittel	mittel	kurzfristig	1	Landkreis Mittelsachsen
2.1.5	Entlastung der Döbelner Innenstadt durch Planung und Neubau der 2. Muldenbrücke einschließlich der Verlängerung der Schillerstraße	hoch	sehr hoch	kurzfristig	1	Stadt Döbeln
2.1.6	B 175 Mastener Straße: Planerische Prüfung einer beidseitigen Anlage Rad-schutzstreifen auf der Fahrbahn, alternativ gemeinsamer Geh-/Radweg	gering	gering	kurzfristig	2	Straßenver- kehrsbehörde



Maßnahme		Entlastungs- wirkung	Kosten	Zeit- horizont	Prio- rität	Zuständigkeit
2.1.7	S 34 Zschepplitzer Straße: Planerische Prüfung einer beidseitigen Anlage von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn sowie einer Ergänzung des Gehweges auf der nordöstlichen Straßenseite	gering	gering	kurzfristig	2	Straßenverkehrsbehörde
2.1.8	B 175 Mastener Straße: Planerische Prüfung der Einordnung einer Querungshilfe an der Bushaltestelle	gering	mittel	kurzfristig	2	Stadt Döbeln, Straßenbau- lastträger
2.1.9	S 34 Zschepplitzer Straße: Planerische Prüfung der Einordnung einer Querungshilfe an der Bushaltestelle	gering	mittel	kurzfristig	2	Stadt Döbeln, Straßenbau- lastträger
2.1.10	Prüfung der Einrichtung von weiteren Kreisverkehrsplätzen an Knotenpunkten im Hauptverkehrsstraßennetz	gering	hoch	langfristig	3	Stadt Döbeln, Straßenbau- lastträger
2.1.11	A 14: Prüfung des Einsatzes eines lärm mindernden Asphaltbelages im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Döbeln-Nord und der Siedlung Gertitzsch im Zusammenhang mit zukünftigen Fahrbahnsanierungen, insbesondere im Bereich der Siedlung Gertitzsch	hoch	hoch	langfristig	3	Straßenbau- lastträger
2.1.12	A 14: Prüfung der Errichtung von Schallschutzwänden zwischen der Anschlussstelle Döbeln-Nord und der Siedlung Gertitzsch, insbesondere im Bereich der Siedlung Gertitzsch	hoch	hoch	langfristig	3	Straßenbau- lastträger



Maßnahme	Entlastungs- wirkung	Kosten	Zeit- horizont	Prio- rität	Zuständigkeit	
<b>2.2</b>	<b>Verkehrsregelnde Maßnahmen</b>					
2.2.1	Verringerung des Schwerlastverkehrs in der Döbelner Innenstadt durch entsprechende Verkehrslenkung auf Basis eines Lkw-Führungskonzeptes	mittel	gering	kurzfristig, laufend	1	Straßenver- kehrsbehörde
2.2.2	Regelmäßige Prüfung und ggf. Bedarfsanpassung bzw. Optimierung der Steuerung aufeinanderfolgender Lichtsignalanlagen entlang der B 175 und der S 32/34	mittel	gering	laufend	1	Straßenver- kehrsbehörde
2.2.3	S 34 Franz-Mehring-Straße: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	mittel	gering	kurzfristig	1	Straßenver- kehrsbehörde
2.2.4	S 32/ S 34 Bahnhofstraße/ Burgstraße: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	mittel	gering	kurzfristig	1	Straßenver- kehrsbehörde
2.2.5	Schillerstraße, Straße des Friedens, Kleine Kirchgasse: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	mittel	gering	kurzfristig	1	Straßenver- kehrsbehörde
2.2.6	A 14: Prüfung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h von 22:00 – 06:00 Uhr im Bereich des Ortsteils Gertitzsch	mittel	gering	kurzfristig	1	Straßenver- kehrsbehörde
2.2.7	Konsequente Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Geschwindigkeitsbegrenzungen durch mobile Messeinrichtungen, durch die Anzeige der gefahrenen Geschwindigkeit auf einem Display sowie durch die Errichtung stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen	hoch	gering	laufend	1	Stadt Döbeln



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
1	<b>Planungsverband Region Chemnitz</b> Stellungnahme vom 09.11.2018	
1.1	<b>Sachverhalt</b> <p>Im Rahmen der EU-Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/49/EG) werden die Kriterien und Bewertungsmethoden zur Lärmerhebung gesetzlich festgelegt. Laut Umgebungslärmrichtlinie muss der Anteil der Bevölkerung ermittelt werden, welcher in geräuschbelasteten Gebieten einer dauerhaften Lärmbelastung von &gt; 65 dB(A) am Tag und &gt; 55 dB(A) bei Nacht ausgesetzt ist, um Gebiete mit gesundheitsschädlichem Umgebungslärm für die Bevölkerung abzuleiten. Die Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie zur Minderung von gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen für Ballungsräume sowie Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und Großflughäfen erfolgt im Bundes-Immissions-schutzgesetz (BImSchG, § 47 a-f). Die Durchführung des BImSchG § 47 a-f im Zusammenhang mit der seit 2002 festgelegten Umgebungsrichtlinie Lärm und der 34. BImSch-Verordnung sieht eine verpflichtende Lärmkartierung der Gemeinden alle 5 Jahre vor in der anhand geeigneter Maßnahmen eine Vermeidung und Minderung der Lärmbelastung abzuleiten ist.</p> <p>Die Stadt Döbeln führte im Rahmen der 3. Umsetzungsstufe zur Lärmaktionsplanung 2018 eine Lärmkartierung gemäß §§ 47 a-f BImSchG durch. Insgesamt sind in der Stadt Döbeln 622 Personen einer ganztägigen Lärmbelastung größer als 55 dB (A) und 409 Menschen nachts einem Pegel von größer als 50 dB (A) ausgesetzt.</p> <p>Die Stadt Döbeln sieht für die innerstädtischen Lärmproblembereiche Minderungsmaßnahmen vor. Diese werden in dem Entwurf des Lärmaktionsplans mit Maßnahmenkatalog integriert.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
1.2	<p><b>Beurteilungsgrundlagen</b></p> <p>Beurteilungsgrundlage für das Vorhaben ist der am 25. Juli 2008 in Kraft getretene Regionalplan Westsachsen (SächsABI Nr. 30/2008).</p> <p>Weitere Beurteilungsgrundlage ist der durch die Verbandsversammlung des Planungsverbandes am 15. Dezember 2015 für die öffentliche Auslage gemäß §§ 9 und 10 Raumordnungsgesetz (ROG) in Verbindung mit § 6 (2) Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (SächsLPIG) beschlossene Entwurf des Regionalplans Region Chemnitz.</p> <p>Die im Planentwurf des Regionalplanes enthaltenen Ziele sind entsprechend § 3 (1) Nr. 4 ROG in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung und somit als sonstige Erfordernisse der Raumordnung nach § 4 (1) ROG in Abwägungsentscheidungen zu berücksichtigen.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
1.3	<p><b>Regionalplanerische Beurteilung</b></p> <p>Aus regionalplanerischer Sicht bestehen gegen die vorgelegte Planung <b>keine Bedenken</b>.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich auf die Maßnahmenumsetzung der Lärmschwerpunkte im innerstädtischen Bereich der Stadt Döbeln. Die Ansätze zur Lärminderung in Bezug zur Verringerung des Schwerlastverkehrs und zur Förderung des ÖPNV/ SPNV, des Fußgängerverkehrs und des Radverkehrs entsprechen den im Entwurf des Regionalplans Region Chemnitz (2015) im Anhang A1 „Fachplanerische Inhalte der Landschaftsrahmenplanung“ (vgl. Kap. 2.4 fachliche Ziele - Klima, Luft) aufgestellten fachlichen Ziel KI-FZ 2 („Vorrangig in den Verdichtungsräumen [...] sind Emissionen zu reduzieren“).</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.



Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
1.4	<p><b>Folgender Hinweis sollte im weiteren Verfahren berücksichtigt werden:</b></p> <p>In Kapitel 2.7 der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans wird auf potenzielle „Ruhige Gebiete“ für die Stadt Döbeln verwiesen, welche auf kommunalen Erholungs- und Ruheflächen sowie der umliegenden Wald- und Freiraumgebiete entlang der Freiburger Mulde und Zschopau ausgewiesen werden können.</p> <p>Die Ausweisung von „Ruhigen Gebieten“ insbesondere in naturnahen Räumen wie dem südlich der Stadt Döbeln gelegenen Landschaftsschutzgebiet „Freiberger Mulde-Zweiniger Grund“ entspricht vor allem dem im Entwurf des Regionalplans Region Chemnitz (2015) im Anhang A1 „fachplanerische Inhalte der Landschaftsrahmenplanung“ (vgl. Kap. 2.4 fachliche Ziele - Klima, Luft) aufgestellten fachlichen Ziel KI-FZ 5: „Geschlossene Waldgebiete mit Funktion als lufthygienisch und bioklimatisch wirksame Ausgleichsräume sowie mit Lärmschutzfunktion sind besonders in Nachbarschaftslage zu urban-industriellen Ballungsräumen zu erhalten, bei Bedarf zu erneuern und ggf. zu erweitern“.</p> <p>Eine kartographische Festlegung der „Ruhigen Gebiete“ sollte auf Basis der in Kapitel 2.7 der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplanes dargestellten potenziellen Flächen zum Schutz vor weiterer Verlärmung dem Lärmaktionsplan beigelegt werden.</p>	<p>Die in Kapitel 2.7 aufgeführten „Ruhigen Gebiete“ stellen zunächst nur gutachterliche Vorschläge dar. Die noch ausstehende Festsetzung dieser Gebiete ist als Maßnahme 1.3.1 im Maßnahmenkatalog enthalten.</p>
1.5	<p><b>Verfahrenshinweis</b></p> <p>Die Stellungnahme ergeht ausschließlich aus der Sicht der Regionalplanung. Im Hinblick auf die sich im Übrigen aus § 2 ROG und dem Landesentwicklungsplan Sachsen ergebenden Erfordernisse der Raumordnung wird auf die Stellungnahme der Landesdirektion Sachsen als obere Raumordnungsbehörde verwiesen.</p> <p>Der Planungsverband ist zu gegebener Zeit über die Beschlussfassung des Lärmaktionsplanes zu informieren.</p>	<p>Der Planungsverband wird zu gegebener Zeit über die Beschlussfassung informiert.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
<b>2</b>	<b>Polizeidirektion Chemnitz</b> Stellungnahme vom 28.11.2018	
<b>2.1</b>	<p>Grundsätzlich besteht Übereinstimmung über bauliche und verkehrsrechtliche Maßnahmen, welche der Lärminderung dienen.</p> <p>Die Umsetzung eines Lärmaktionsplanes ist erforderlich, um die Festlegungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes für Neuanlagen und der Lärmverordnung Straße für bereits bestehende Verkehrsanlagen einzuhalten bzw. herzustellen. Die Lösungsansätze für die Stadt Döbeln zeigen, dass die angedachten Maßnahmen für die einzeln aufgeführten Straßenabschnitte und stark gefährdeten Wohngebiete dazu beitragen können, vorhandene Lärmbelastungen zu reduzieren. Die Fördermaßnahmen im Zusammenhang mit Lärmschutzfenster sind vorrangig und relativ schnell umsetzbar und werden aus polizeilicher Sicht voll inhaltlich mitgetragen. Maßnahmen im Zusammenhang mit Fahrbahnbelegen und Lärmschutzwände werden begrüßt. Die Instandhaltung steht auch hier an erster Stelle. Fahrbahnerneuerungen sollten im Hinblick auf sogenannten Flüsterasphalt geprüft werden.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und werden Bestandteil des Lärmaktionsplanes.</p>
<b>2.2</b>	<p>Lärmschutzmaßnahmen in Form von Reduzierung der Geschwindigkeit sind ein Mittel, um kostengünstig Sofortmaßnahmen zu treffen, bedürfen jedoch auch einer ständigen Kontrolle auf deren Einhaltung.</p> <p>Besonders in den Nachtstunden ist es nachvollziehbar, dass sich der fließende Verkehr negativ auf die Bewohner auswirkt.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist der Einsatz von stationären Geschwindigkeitsmessanlagen zu prüfen.</p> <p>Aus verkehrspolizeilicher Sicht besteht sehr geringer Spielraum für den Einsatz von Beamten zur Geschwindigkeitsüberwachung. Ziel ist und muss es sein, dass die verkehrsrechtlich anzuordnenden Maßnahmen auch kontrollfähig umgesetzt werden können. Andernfalls ist eine Geschwindigkeitsreduzierung nur eine Beruhigung der Gemüter.</p> <p>Ergeben sich neue Aspekte oder Ansätze weiterer Möglichkeiten werden Sie gebeten unseren Sachbearbeiter Verkehr beim Polizeirevier Döbeln zu kontaktieren. Kooperationsgespräche zeigen mitunter weitere Lösungswege, um das Ziel zu erreichen.</p>	<p>Die Maßnahme 2.2.7 beinhaltet bereits die konsequente Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.</p> <p>Entsprechend dem Hinweis wird zusätzlich die Prüfung des Einsatzes stationärer Geschwindigkeitsmessanlagen in den Maßnahmenkatalog aufgenommen.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
<b>3</b>	<b>Große Kreisstadt Döbeln, Stadtverwaltung, Bauamt</b> Stellungnahme vom 04.12.2018	
<b>3.1</b>	<p>Seite 23: „Das Straßenbauvorhaben für eine zweite Muldebrücke einschließlich der Verlängerung der Schillerstraße über die Mulde bis zur Sörmitzer Straße kann aufgrund der neuen Straßenverbindung für viele innerstädtische Straßen zu einer wesentlichen Verringerung der Verkehrsstärken führen. Insbesondere der Straßenzug Straße des Friedens - Zwingerstraße - Kleine Kirchgasse - Ritterstraße - St.-Georgen-Straße - Dresdner Straße kann deutlich entlastet werden.“</p> <p>Die Formulierung finde ich etwas unglücklich. Es ist sicher richtig, dass sich der Verkehr in der Zwingerstraße etc. verringert, ist aber leider einseitig dargestellt. Es müsste fairer Weise dann darauf verwiesen werden, dass es im Gegenzug zu einer erheblichen spürbaren Verstärkung der Verkehrsbelastung an anderer Stelle z.B. Schillerstraße, Sörmitzer Straße, August-Bebel Straße, (westliche) Alte Blumenstraße, Dresdner Platz und Kreuzungspunkte Wappenhensch Straße / Dresdner Platz / Sörmitzer Straße sowie Dresdner Straße / Dresdner Platz/ Borngasse kommt.</p>	<p>Dieser Hinweis auf eine Verstärkung der Verkehrsbelastung an anderer Stelle wird in den Text aufgenommen.</p>
<b>3.2</b>	<p>Seite 26: „Im Bereich der Bushaltestelle Zschepplitzer Straße sollte die Einordnung einer Querungshilfe geprüft werden. Diese erhöht die Sicherheit für querende Busfahrgäste sowie für weitere Fußgänger, da derzeit nur ein einseitiger Fußweg vorhanden ist. Im Zusammenhang mit künftigen Straßensanierungen sollte geprüft werden, den Fußweg beidseitig anzulegen.“</p> <p>Auch an der Mastener Straße sollten, wie im Radverkehrskonzept vorgesehen, aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens beidseitig Radschutzstreifen angelegt werden. Alternativ könnten die breiten Gehwege als gemeinsame Geh-/Radwege ausgewiesen werden.“</p> <p>Ungeachtet der fehlenden Straßenbreiten ist der augenscheinliche Kosten-/Nutzen-Faktor viel zu gering (vgl. auch Anmerkungen zu Anlage 7 Punkt 2.1.7 - 9).</p>	<p>Im Erläuterungstext und in der Maßnahme 2.1.7 ist für die beidseitige Anlage von Fußwegen an der Zschepplitzer Straße zunächst nur eine Prüfung vorgesehen.</p> <p>In den Text und in die entsprechenden Maßnahmen wird die Formulierung aufgenommen, dass die Möglichkeiten für die Anlage von Querungshilfen und Radverkehrsanlagen zunächst planerisch zu prüfen sind.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
3.4	<p>Seite 26: „Der Querschnitt der Franz-Mehring-Straße ermöglicht nicht die Anlage von Rad- bzw. Radschutzstreifen auf der Fahrbahn. Hier sollte als Alternative die Ausweisung eines gemeinsamen Geh-/Radweges geprüft werden.“</p> <p>Die Gehwegbreiten geben eine gemeinsame Nutzung von Geh-/ Radweg ebenfalls nicht her.</p>	<p>Im Erläuterungstext wird für die Ausweisung eines gemeinsamen Geh-/ Radweges an der Franz-Mehring-Straße zunächst nur eine Prüfung vorgeschlagen.</p>
3.5	<p>Seite 29: „Die in Kapitel 2.7 benannten ruhigen Gebiete sind festzusetzen und auszuweisen sowie zu erhalten bzw. zu erweitern und vor zusätzlicher Verlärmung durch den Straßenverkehr zu schützen.</p> <p>Dies ist im Zuge der kommunalen Bauleitplanung sowie der überörtlichen und örtlichen Fach- und Verkehrsplanungen in angemessener Weise zu berücksichtigen.“</p> <p>Der erste Satz steht in Verbindung mit der 2. Muldequerung im Widerspruch. Ich würde das etwas anders formulieren lassen.“</p>	<p>Das Landschaftsschutzgebiet „Freiberger Mulde - Zschopau“ ist von der 2. Muldequerung nicht betroffen.</p>
3.6	<p>Maßnahme 2.1.1: „Sicherung einer kontinuierlichen Instandhaltung bzw. Instandsetzung der Fahrbahnoberflächen“</p> <p>Maßnahme 2.1.2: „Regelmäßige Beseitigung von Aufwellungen der Fahrbahn vor Knotenpunkten“</p> <p>-&gt; laufender Prozess der Straßeninstandhaltung</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>
3.7	<p>Maßnahme 2.1.5: „Entlastung der Döbelner Innenstadt durch Planung und Neubau der 2. Muldenbrücke einschließlich der Verlängerung der Schillerstraße“</p> <p>-&gt; Verweis auf Textteil (zu Verlagerung des Durchgangsverkehrs)</p>	<p>Dieser Hinweis auf eine Verstärkung der Verkehrsbelastung an anderer Stelle des Straßennetzes wird in den Text aufgenommen (siehe Abwägung zu Nr. 3.1).</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
3.8	<p>Maßnahme 2.1.7: „S 34 Zschepplitzer Straße: beidseitig Anlage von Radschutzstreifen auf der Fahrbahn, Prüfung einer Ergänzung des Gehweges auf der nordöstlichen Straßenseite“</p> <p>-&gt; Sinnhaftigkeit des Gehweges wird in Frage gestellt</p>	<p>Im Erläuterungstext und in der Maßnahme 2.1.7 ist für die beidseitige Anlage von Fußwegen an der Zschepplitzer Straße zunächst nur eine Prüfung vorgesehen.</p>
3.9	<p>Maßnahme 2.1.8: „B 175 Mastener Straße: Einordnung von Querungshilfe an der Bushaltestelle</p> <p>-&gt; Straßenbreite ist = 7,70 m / Straßenbreite soll nach RAST 06 = 8,50 m, d.h. kein Platz für Querungshilfe ohne umfangreichen Straßenbau</p> <p>Maßnahme 2.1.9: „S 34 Zschepplitzer Straße: Einordnung von Querungshilfe an der Bushaltestelle</p> <p>-&gt; Straßenbreite ist = 7,50 m / Straßenbreits soll nach RAST 06 = 8,50 m, d.h. kein Platz für Querungshilfe ohne umfangreichen Straßenbau</p>	<p>In die Maßnahmen 2.1.8 und 2.1.9 wird die Formulierung aufgenommen, dass die Möglichkeiten für die Anlage von Querungshilfen zunächst planerisch zu prüfen sind.</p>
4	<b>Verkehrsverbund Mittelsachsen GmbH</b> Stellungnahme vom 06.12.2018	
4.1	<p>Der VMS begrüßt, dass in der Lärmaktionsplanung auch eine verstärkte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel als eine Möglichkeit der Verkehrsreduzierung im motorisierten Individualverkehr und damit der Lärmentstehung gesehen wird. Ein wesentlicher Faktor ist die Umsetzung der laufenden im Punkt 1.2.1 beschriebenen Maßnahmen zur Sicherung eines bedarfsorientierten Fahrtenangebotes aller öffentlichen Verkehrsmittel und des Radfahrverkehrs einschließlich einer angepassten Stellplatzkapazität für PKW und Radfahrer an den Zugangsstellen der öffentlichen Verkehrsmittel, insbesondere am Hauptbahnhof Döbeln.</p> <p>Weitere Anmerkungen und Hinweise gibt es seitens des VMS zur Lärmaktionsplanung nicht.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>



# Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
5	<b>Landkreis Mittelsachsen - Landratsamt, Abteilung Umwelt, Forst und Landwirtschaft</b> Stellungnahme vom 07.12.2018	
5.1	<b>Stellungnahme</b> <p>Generell muss festgestellt werden, dass sich die gesetzliche Pflicht zur Lärmkartierung bzw. Lärmaktionsplanung erst ab einem definierten Verkehrsaufkommen (jeweils für Straßenverkehr, Schienenverkehr und Flugverkehr getrennt) ergibt. Somit werden in der landesweiten Lärmkartierung nicht sämtliche Verkehrswege abgebildet. In der mittlerweile dritten Stufe der Lärmkartierung gilt dies nur für Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz pro Jahr (<math>\triangleq</math> DTV <math>\approx</math> 8220 Kfz/24h) bzw. Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Aufgrund dieses Schwellenwertes wird z.B. ein Teilstück der S 32/S 34 (Franz-Mehring-Straße) betrachtet, die weiterführende Bahnhofstraße bzw. Schillerstraße hingegen nicht. Daher kann eine Lärmkartierung nie den Anspruch einer vollständigen Situationsbetrachtung.</p> <p>Insgesamt sind die beschriebenen Maßnahmen theoretisch in der Lage die Verkehrslärmsituation zu verbessern. Jedoch sind wesentliche Punkte zu beachten. Minderungsmaßnahmen dürfen sich nach fachlicher Ansicht nicht nur auf die Bereiche der Lärmkartierung erstrecken. Wie hoch die tatsächliche Verkehrslärmbelastung im Stadtgebiet ist, ergibt sich aus der Lärmkartierung nicht. Daher sollten sich Maßnahmen auch nicht ausschließlich auf diese Streckenabschnitte beziehen, um eine Reduzierung im gesamten Stadtgebiet zu erreichen. Zudem kann die Stadtverwaltung Döbeln aufgrund der spezifischen Lärmcharakteristik teilweise nur bedingt auf Minderungsmaßnahmen Einfluss nehmen. Wesentliche Lärmimmissionen werden durch die Bundesautobahn und Bundesstraße hervorgerufen. In diesem Fall ist die Stadt nicht der Straßenbaulastträger und somit auch nicht in der Lage Sanierungsmaßnahmen oder Schallschutzmaßnahmen zu initialisieren.</p>	<p>Der Umfang der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung ist durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgegeben. Ebenso sind die Zuständigkeiten verfahrensseitig geregelt.</p>
5.2	<p>Die beschriebene Maßnahme der Entlastung der Innenstadt durch die Errichtung einer zweiten Muldequerung wird aus fachlicher Sicht kritisch gesehen. In der Innenstadt ist lediglich der kurze Abschnitt der Franz-Mehring-Straße im Rahmen der Lärmkartierung zu berücksichtigen. Aufgrund der Lage dieses Abschnitts dürfte die Entlastungswirkung marginal sein. Im Umkehrschluss wird der bislang schwach belastete Bereich im Bereich des Krankenhauses zukünftig durch höherer Verkehrsbewegungen stärker belastet werden.</p>	<p>Durch die 2. Muldenquerung wird in der Innenstadt eine Reihe von (nicht kartierten) Straßen entlastet.</p> <p>Der Hinweis, dass im Gegenzug andere Straßen mehr belastet werden, wird in den Text aufgenommen.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
5.3	Neben der Definition von Maßnahmen für zukünftige Entwicklungen müsste eine Berichterstattung erfolgen, welche Maßnahmen in der Vergangenheit vor dem Hintergrund der Lärmaktionsplanung durchgeführt wurden und ggf. welche Verbesserungen dadurch erzielt wurden.	Die Lärmaktionsplanung für die Stadt Döbeln erfolgt erstmalig.  Im Übrigen sind im Kapitel 2.3 (S. 13) bereits durchgeführte Lärminderungsmaßnahmen beschrieben.
5.4	<b>Tenor</b> Die Lärmaktionsplanung der Stadt Döbeln wird zur Kenntnis genommen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
<b>6 LASuV – Sächsisches Landesamt für Straßenbau und Verkehr</b> Stellungnahme vom 02.01.2019		
6.1	<b>Allgemeiner Hinweis</b> Auf Seite 1 wird die BAB A 14 als Ortsdurchfahrt (OD) betitelt, was fachtechnisch nicht richtig ist. Die BAB A 14 ist eine außerörtlich geführte anbaufreie Fernverkehrsstraße der Kategorie Autobahn mit höhenfreien Verknüpfungen. Diese Autobahn befindet sich außerhalb bebauter Gebiete. Bebaute Gebiete sind durch OD-Grenzsteine gekennzeichnet. Insofern fehlen der Autobahn BAB A 14 bei Döbeln die Merkmale einer OD.	Die Formulierung wird entsprechend angepasst.
6.2	<b>Punkt 1.5</b> Die Tabelle 1 im Entwurf des Lärmaktionsplanes entspricht nicht dem aktuellen Stand und ist zu aktualisieren. Ferner sollte eine Umbenennung in „Übersicht über Immissionsgrenz-, -auslöse- und -richtwerte“ erfolgen sowie die Quellenangabe [5] gestrichen werden. Die als Anlage 1 beigefügte Tabelle ist als Vorschlag zu betrachten.	Die Tabelle wird entsprechend angepasst.



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.3	<p><b>Punkt 2.4 und 2.5</b></p> <p>Es ist nicht bekannt, wie die im Rahmen der Lärmkartierung 2017 ermittelten Lärmbetroffenheiten den kartierten Straßenabschnitten der BAB A 14, B 169, B 175, S. 32 und S. 34 zuzuordnen sind. Es wird empfohlen hier zu ergänzen, dass bei der Ermittlung der Betroffenen auf der Grundlage der ermittelten Lärmberechnungsergebnisse (Außenpegel) keine Berücksichtigung der an dem kartierten Straßenabschnitten umgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lüfter) erfolgt. Mit derartigen Maßnahmen an Wohngebäuden ist - im Gegensatz zu aktiven Maßnahmen an der Straße (z. B. Lärmschutzwände) - keine Einhaltung der gesundheitsrelevanten Werte erreichbar. Da es sich bei passiven Schallschutzmaßnahmen aber ebenfalls um bauliche Schallschutzmaßnahmen handelt, werden mit ihnen zumindest Überschreitungen der gesundheitsrelevanten Werte kompensiert und die Innenraumpegel schutzbedürftiger Räume in betroffenen Gebäuden reduziert. Zu den Betroffenen an der Bundesautobahn A 14, den beiden Bundesstraßen und den beiden Staatsstraßen sollten Ergänzungen im Lärmaktionsplan erfolgen und dahingehend nicht nur auf die Anlagen 3 und 4 verwiesen werden.</p>	<p>Im Text wird der Hinweis ergänzt, dass im Berechnungsverfahren für die Schallimmissionen keine Berücksichtigung der an den kartierten Straßenabschnitten umgesetzten passiven Schallschutzmaßnahmen erfolgt.</p>
6.4	<p><b>Punkt 3.5.2 [i. V. m. Pkt. 2.2.3 bis 2.2.5 des Maßnahmenkataloges]</b></p> <p>Hier widersprechen sich die Aussagen im Erläuterungsbericht und im Maßnahmenkatalog. In Ersterem ist lediglich eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h auf der S 34, Franz-Mehring-Straße in den Nachtstunden vorgesehen, sowie eine punktuelle Reduzierung an den übrigen Hauptverkehrsstraßen zu erwägen. Im Katalog wird unter Pkt. 2.2.3 - 2.2.5 pauschal eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen als verkehrsregelnde Maßnahme auf der Franz-Mehring-Straße, Bahnhofstraße/Burgstraße, Schillerstraße, Straße des Friedens und Kleinen Kirchgasse angeführt.</p>	<p>Es besteht kein Widerspruch. Im Kapitel 3.5.2 werden verschiedene Lärminderungsmaßnahmen diskutiert und im Maßnahmenkatalog konkret benannt.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.5	<p>Bezüglich verkehrsrechtlicher Anordnungen zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen wird darauf hingewiesen, dass sich der rechtliche Maßstab für die Beurteilung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus § 45 Abs. 1 und Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in Verbindung mit den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) ergibt. Nach den Vorgaben des Bundesgesetzgebers können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind aber nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Voraussetzung für Verbote und Beschränkungen des fließenden Verkehrs auf Straßen ist eine Gefahrenlage, die auf besondere örtliche Verhältnisse zurückzuführen ist und das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der relevanten Rechtsgüter (hier insbesondere Leben und Gesundheit von Verkehrsteilnehmern sowie öffentliches und privates Sacheigentum) erheblich übersteigt.</p> <p>Notwendig ist eine sachgerechte Entscheidung, die sowohl der Abwehr von vom Straßenverkehrslärm ausgehenden Gefahren für die Wohnbevölkerung als auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und somit dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger und den Transportanforderungen der Wirtschaft Rechnung trägt. Dies gilt insbesondere bei dem weiträumigen Verkehr dienenden klassifizierten Straßen. Auf Grund deren Netz-, Transport- und Entlastungsfunktion hat auf diesen Straßen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht. Nur wenn möglichst wenige Beschränkungen vorhanden sind, können sie ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Strecken zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, erfüllen. Die Anordnungen müssen daher immer auf die Beseitigung von im Einzelfall entstehenden Gefahren gerichtet sein und somit Ausnahmecharakter haben. Dies gilt insbesondere für Bundesautobahnen und Bundesstraßen, aber auch für die anderen klassifizierten Straßen (Staats- und Kreisstraßen).</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.6	<p>Die Zuständigkeit für die Entscheidung über die Geschwindigkeitsbeschränkung auf den o. g. Straßen liegt bei der Großen Kreisstadt Döbeln selbst. Um eine solche Entscheidung treffen zu können, sehen die Lärmschutz-Richtlinien-StV ein Lärmgutachten nach den RLS-90 vor. Ein solches wäre vom Straßenbaulastträger zu erstellen. Allerdings ist auch hier die Verhältnismäßigkeit zu beachten. Ob die Beauftragung eines solchen Lärmgutachtens gerechtfertigt ist, können wir derzeit nicht beurteilen, da nur die Anzahl der vom Verkehrslärm insgesamt in Döbeln betroffenen Anwohner bekannt ist und die Betroffenen nicht den 2017 lärmkartierten Straßen (A 14, B 169, B 175, S 32, S 34) zugeordnet wurden.</p> <p>Unabhängig davon ist zu berücksichtigen, dass in der Regel durch eine Geschwindigkeitsreduzierung die Verweildauer (Durchfahrtdauer) signifikant erhöht, die Leistungsfähigkeit besonders von Lichtzeichenanlagen herabgesetzt sowie die Stetigkeit des Verkehrsflusses (Schaltvorgänge, Fahren im niedrigeren Gang) gestört wird. Dies führt unserer Meinung nach eher zu einer Erhöhung des Lärmpegels.</p> <p>Nach Nr. 1.4 der Lärmschutz-Richtlinien-StV sollen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein. Deshalb ist bei der vorzunehmenden Ermessensentscheidung insbesondere auch zu berücksichtigen, ob vom zuständigen Straßenbaulastträger bereits aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge (mit gesetzlicher Verpflichtung beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen) oder nach den Grundsätzen der Lärmsanierung (als freiwillige Leistung an bestehenden Straßen) umgesetzt wurden oder solche Maßnahmen geplant sind. Dies trifft auf die im Stadtgebiet Döbeln lärmkartierten Straßenabschnitte zu.</p>	<p>Die Hinweise werden beachtet.</p> <p>In der Lärmaktionsplanung wurden zunächst nur die kartierten Straßenabschnitte betrachtet. Ungeachtet dessen gibt es in der Stadt Döbeln weitere Hauptverkehrsstraßen, an denen Anwohner von Verkehrslärm betroffen sind. Auch für diese Straßenabschnitte soll die Umsetzbarkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen geprüft werden.</p> <p>Im Rahmen der Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen werden die abschnittsbezogenen Daten zur Prüfung nach den RLS-90 bereitgestellt.</p>
6.7	<p>Zu beachten ist insbesondere auch, dass sich bereits umgesetzte passive Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Gebäuden (z. B. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) nicht in den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchungen niederschlagen. Bei einem Vergleich der ermittelten Beurteilungspegel (Außenlärmpegel) mit den in Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV festgelegten Richtwerten wird vorhandener passiver Lärmschutz folglich nicht berücksichtigt.</p>	<p>Der Hinweis wird beachtet und im Text des Lärmaktionsplanes ergänzt.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.8	<p>Bezüglich der Lichtsignalanlagen (LSA) werden alle Maßnahmen in diesem Bereich durch die untere Straßenverkehrsbehörde bearbeitet und aktuell geprüft. Es wird darauf hingewiesen, dass eine bereits oben diskutierte Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h direkte Auswirkungen auf die bestehende Koordinierung der Lichtsignalanlagen entlang der B 175 und der S 32/34 mit sich bringt. Es wären Änderungen an vier Anlagen notwendig, wobei eine Koordinierung in gleichbleibender Qualität ohne detaillierte Prüfung nicht zugesichert werden kann. Zumindest muss die erforderliche Leistungsfähigkeit eingehalten werden. Entsprechende Leistungsfähigkeitsnachweise sowie eine eventuelle Anpassung der gesamten Koordinierung wäre in diesem Fall der Stadt Döbeln in Rechnung zu stellen.</p> <p>Eine Überprüfung und ggf. Anpassung der Koordinierung wird ebenfalls bei weiteren Maßnahmen, wie dem Errichten von Kreisverkehrsplätzen an Knotenpunkten im Hauptverkehrsstraßennetz notwendig.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
6.9	<p><b>Punkt 3.5.3 [i.V.m. Pkt. 2.1.6 bis 2.1.10 des Maßnahmenkataloges]</b></p> <p>Die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen sind bei Punkt 2.1.6 und 2.1.7 des Maßnahmenkataloges größtenteils möglich. Die Maßnahmenpunkte 2.1.8 und 2.1.9 sind dagegen aufgrund zu geringer Fahrbahnbreite nicht zu realisieren. Bezüglich Punkt 2.1.10 des Maßnahmenkataloges zur Prüfung der Einordnung von weiteren Kreisverkehrsplätzen an Knotenpunkten im Hauptverkehrsstraßennetz werden derzeit vom LASuV keine konkreten Planungen verfolgt. Zum Vorschlag gemeinsamer Geh-/Radweg S 34 (Franz-Mehring-Straße) ist seitens des LASuV eine Prüfung erforderlich, ob hier die baulichen Voraussetzungen (Gehwegbreite, -absenkungen etc.) und rechtlichen Voraussetzungen (Benutzungspflicht) gegeben sind.</p>	In die Maßnahmen 2.1.8 und 2.1.9 wird die Formulierung aufgenommen, dass die Möglichkeiten für die Anlage von Querungshilfen zunächst planerisch zu prüfen sind.



Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.10	<p><b>Punkt 3.5.3 [i.V.m. Pkt. 2.1.1 bis Pkt. 2.1.4 des Maßnahmenkataloges]</b></p> <p>Die aufgeführten Unterhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen für Bundes- und Staatsstraßen obliegen nach dem Sächsischen Straßengesetz (SächsStrG) dem Landkreis Mittelsachsen. Hierbei bestehen nur eingeschränkte Möglichkeiten, den Fahrbahnzustand und damit die bestehende Lärmsituation durch verringerte Emissionen zu verbessern. Die zuständige Straßenmeisterei Döbeln entscheidet selbständig über die Ausführung von Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten in Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht.</p> <p>Bei anstehenden Fahrbahnerneuerungen können allerdings Verbesserungen im Lärmschutz erzielt werden, auch wenn sich der Ersatz eines verschlissenen durch einen neuen Fahrbahnbelag nicht in den Ergebnissen schalltechnischer Untersuchungen niederschlägt. Der rechnerische Ansatz ergibt sich aus dem geltenden Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90, VBUS etc.). Folgende Erhaltungsmaßnahmen sind für die Stadt Döbeln geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Im Entwurf des Bauprogramms für Bundesstraßen 2019 ist die Maßnahme B 169, Fahrbahnerneuerung nordwestlich Döbeln enthalten. Der Baubereich umfasst zum großen Teil den im Maßnahmenkatalog zum Lärmaktionsplan benannten Bereich im Zuge der B 169. Die kurzfristige Realisierung ist u. a. abhängig von der Bestätigung des Bauprogramms und der Mittelbereitstellung.</li><li>b) Im mittelfristigen Erhaltungsbauprogramm für den Geltungszeitraum 2019 bis 2022 ist die Maßnahme S 34, Fahrbahnerneuerung Roßweiner Straße enthalten. Gegenwärtig kann dafür noch kein konkreter Realisierungstermin benannt werden. Die Realisierung ist u. a. abhängig von der Bestätigung des Bauprogramms und der Mittelbereitstellung.</li><li>c) Eine Erhaltungsmaßnahme auf der S 34, Zscheplitzer Straße ist im mittelfristigen Erhaltungsbauprogramm für den Geltungszeitraum 2019 bis 2022 nicht vorgesehen.</li></ul> <p>Im Übrigen obliegen derartige Erhaltungs- und Ausbaumaßnahmen nach dem Sächs-StrG dem LASuV. Die vorgenannten Erläuterungen zum Maßnahmenkatalog beziehen sich daher ausschließlich auf Erhaltungsmaßnahmen im Sinne von Fahrbahnerneuerungen!</p>	<p>Die Zuständigkeiten für die entsprechenden Maßnahmen sowie die geplanten Fahrbahn-erneuerungen werden im Maßnahmenkatalog präzisiert bzw. ergänzt.</p>



Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.11	<p><b>Maßnahme 2.1.11</b></p> <p>Die BAB A 14 verläuft zwischen den Anschlussstellen (AS) Nossen-Nord und Döbeln-Nord auf Gebieten, die zur Stadt Döbeln gehören. Es daher nicht nachvollziehbar, weshalb der Einsatz eines lärmindernden Asphaltbelages in dem Abschnitt zwischen den AS Döbeln-Ost und Döbeln-Nord geprüft werden soll, in dem sich der Ortsteil Gertitzsch nicht befindet.</p> <p>Zudem wird darauf hingewiesen, dass auf der BAB A 14 im Rahmen des vorgenommenen regelgerechten Ausbaues bereits ein lärmindernde Betonfahrbahn (mit dem DStrO-Korrekturwert -2 dB (A)) bauausgeführt wurde. Der Ersatz durch Splittmastixasphalt, Asphaltbeton oder lärmarmen Gussasphalt, denen im Regelwerk für den Lärmschutz an Straßen ebenfalls den DStrO-Korrekturwert -2 dB (A) zugeordnet ist, führt demzufolge rechnerisch nicht zu einer Verbesserung der bestehenden Lärmsituation und damit auch nicht zur Reduzierung der Anzahl lärm betroffener Anwohner. Zudem besitzen Fahrbahndecken aus Beton in der Regel eine Nutzungsdauer von 25 bis 30 Jahren.</p> <p>Offenporiger Asphalt mit dem Kornaufbau 0/8 (sogenannter Flüsterasphalt) mit dem DStrO-Korrekturwert -5 dB (A) kommt nur beim Neubau oder der wesentlichen Änderung (z. B. eine Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen) von hochbelasteten Bundesautobahnen und Bundesstraßen, d. h. unter den Anwendungsbereich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) fallenden Straßenbaumaßnahmen, zur Ausführung. Darüber hinaus wird der Einbau von offenporigem Asphalt vom Straßenbaulastträger nur finanziert, wenn im Ergebnis eines Planfeststellungsverfahrens zur Baurechtsherstellung die Planfeststellungsbehörde diese Bauweise als Bestandteil des Lärmschutzkonzeptes für notwendig erachtet und daher in ihrem Beschluss als aktive Schallschutzmaßnahme zur Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte festsetzt.</p> <p>Aus den vorgenannten Gründen ist die Maßnahme 2.1.11 seitens der Zentrale des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr kurz- und mittelfristig nicht umsetzbar.</p> <p>Da die genannte Maßnahme jedoch langfristig vorgesehen ist, wird darauf hingewiesen, dass ab dem 1. Januar 2021 der Freistaat Sachsen nicht mehr für die Bundesautobahnen zuständig sein wird. Die Verantwortung geht dann auf die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA) und auf das Fernstraßen-Bundesamt (FBA) über.</p>	<p>Die Beschreibung des zu überprüfenden Abschnittes der BAB A 14 wird in der Maßnahme 2.1.11 präzisiert.</p> <p>Der Einsatz eines lärmmin-dernden Asphaltbelages soll zunächst geprüft und langfristig in Erwägung gezogen werden.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.12	<p><b>Maßnahme 2.1.12</b></p> <p>An bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, wie der im Stadtgebiet Döbeln verlaufenden BAB A 14, besteht die Möglichkeit Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmsanierung umzusetzen. Hierbei handelt es sich um freiwillige Leistungen des Straßenbaulastträgers, die auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt und im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel nach den in den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) festgelegten Regelungen durchgeführt werden können. Ein Rechtsanspruch auf derartige Maßnahmen besteht jedoch nicht.</p> <p>Grundvoraussetzung ist eine durch schalltechnische Untersuchungen nach den Richtlinien für den Lärm-schutz an Straßen (RLS-90) nachgewiesene Überschreitung der aktuell geltenden Lärmsanierungs-Auslösewerte. Bei passiven Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Gebäuden (i. d. R. Lärmschutz-fenster, Lüftungseinrichtungen) erfolgt auf Antrag des Gebäudeeigentümers eine teilweise Erstattung der Aufwendungen (Förderung bis max. 75 %). Bei aktiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwand oder -wall) werden die Kosten vollständig vom Straßenbaulastträger übernommen.</p> <p>In der Vergangenheit haben das Autobahnamt Sachsen und ab 2012 die Zentrale des Landesamtes für Stra-ßenbau und Verkehr bereits die Möglichkeit der Umsetzung aktiver und/oder passiver Schallschutzmaß-nahmen an der BAB A 14 im Rahmen einer Lärmsanierung geprüft.</p> <p>Realisiert wurde im Rahmen des regelgerechten Ausbaues 1999/2000 vom Autobahnamt Sachsen eine aktive Schallschutzmaßnahme (Ersatz der vorhandenen, nicht lärm-mindernden Betonfahrbahn durch eine lärmmin-dernde Betonfahrbahn). Darüber hinaus hat es bereits 1994 dem Eigentümer eines Wohngebäudes in Ger-titzsch die Kosten für passive Schallschutzmaßnahme (Einbau von Lärmschutzfenstern) anteilig erstattet.</p> <p>Die beiden realisierten Schallschutzmaßnahmen sind nicht im Pkt. 2.3 des LAP-Entwurfes aufgeführt und daher zu ergänzen.</p> <p>Eine erneute Prüfung im Hinblick auf die Umsetzbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen ist frühestens ab dem Jahr 2022 angezeigt, wenn die Ergebnisse der nächsten bundesweiten Straßenverkehrszählung (SVZ 2020) vorliegen. Zuständig wären dann, wie bereits ausgeführt, die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen und das Fernstraßen-Bundesamt.</p>	<p>Die beiden genannten, realisierten Schallschutzmaßnahmen werden im Pkt. 2.3 des LAP-Entwurfes ergänzt.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.13	<p><b>Maßnahme 2.1.3</b></p> <p>Hier werden lediglich Aussagen zu den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Pkw getroffen. Die jeweils dazugehörigen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten für Lkw sollten ergänzt werden.</p>	Die entsprechenden Aussagen werden ergänzt.
6.14	<p><b>Maßnahme 2.2.6</b></p> <p>Gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 9 StVO i. V. m. den Lärmschutz-Richtlinien-StV können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind aber nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist.</p> <p>Notwendig ist eine sachgerechte Entscheidung, die sowohl der Abwehr von vom Straßenverkehrslärm ausgehenden Gefahren für die Wohnbevölkerung als auch der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs und somit dem Mobilitätsbedürfnis der Bürger Rechnung trägt. Dies gilt insbesondere bei dem weiträumigen Verkehr dienenden klassifizierten Straßen. Auf Grund deren Netz-, Transport- und Entlastungsfunktion hat auf diesen Straßen das Interesse des fließenden Verkehrs besonderes Gewicht. Nur wenn möglichst wenige Beschränkungen vorhanden sind, können sie ihre Aufgabe, dichten Verkehr auch über längere Strecken zügig zu ermöglichen und das übrige Straßennetz zu entlasten, erfüllen. Die Bundesautobahnen haben dabei die höchste Klassifizierung im bundesdeutschen Straßennetz mit entsprechend hoch zu wertender Verkehrsbedeutung.</p> <p>Insgesamt gilt, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen vom Grundsatz her – zumindest außerhalb von Bereichen von Wohnbebauung erheblichen Umfangs (z. B. Stadtautobahnen) – keine geeigneten Maßnahmen zur spürbaren Verbesserung der Lärmsituation darstellen. Im Regelfall ist dies nur durch die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h für Lkw und 80 km/h für Pkw erreichbar. Solche drastischen Maßnahmen sind jedoch wegen der oben bereits genannten Transport-, Netz- und Entlastungsfunktion von Bundesautobahnen nicht in Erwägung zu ziehen.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.15	<p>Über verkehrsrechtliche Maßnahmen auf den Staatsstraßen bzw. im weiter nachgeordneten Netz entscheidet die untere Verkehrsbehörde beim Landratsamt Mittelsachsen bzw. die örtliche Verkehrsbehörde. Dabei gilt ergänzend Folgendes:</p> <p>Für die Entscheidung, die die Verkehrsbehörde zunächst zu treffen hat – nämlich, ob z. B. eine Geschwindigkeitsreduzierung eine im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO zwingend erforderliche Maßnahme ist – fehlt als wesentliche Grundlage die Beurteilung des vom Straßenverkehr herrührenden Lärmpegels durch vertiefte Lärmberechnungen nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“. Insofern wäre, sofern die Entscheidung über eine Geschwindigkeitsbeschränkung als zwingend erforderlich angesehen wird, die Erstellung eines Gutachtens nach den RLS-90, veranlasst durch den Straßenbaulastträger, notwendig. Die Beurteilungspegel sind immissionsortbezogen zu ermitteln und mit den maßgebenden Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV zu vergleichen. Die Richtwertüberschreitungen sind gebäude-, fassaden- und stockwerksge-nau für die Szenarien Tempo 50 und Tempo 30 zu ermitteln.</p> <p>Bei der Prüfung der Erforderlichkeit des Gutachtens ist jedoch auch die Betrachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses relevant. Denn unabhängig von den Ergebnissen der Berechnung ist darauf hinzuweisen, dass rein rechnerisch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h immer eine Lärmpegelsenkung von mindestens 2,1 dB (A) ergibt und somit nach Rundung der nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV anzustrebende Wert von 3 dB (A) erreicht wird. Dies führt aber nicht dazu, dass automatisch eine Geschwindigkeitsreduzierung das einzige und sinnvollste Mittel ist. Es ist (nur) Teil des Abwägungsprozesses. Beim Kosten-Nutzen-Verhältnis und insgesamt in der Abwägung ist die Anzahl der betroffenen Bewohner einzubeziehen sowie auch, ob bereits passiver Lärmschutz nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge und/oder Lärmsanierung umgesetzt wurde. Für die Bundesstraßen B 169 und B 175 sieht der Lärmaktionsplan keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen vor.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Eine sachgerechte Prüfung der Lärminderungsmaßnahmen soll im Interesse der Betroffenen trotzdem durchgeführt werden.</p>



Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.16	<p><b>Maßnahme 3.5.3</b></p> <p><u>Planungsansatz: Passiver Schallschutz (Seite 28)</u></p> <p>Im nachfolgenden Absatz sollten Ergänzungen zum Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen erfolgen. Im Zusammenhang mit Straßenneubauten bzw. bei wesentlichen Änderungen an Straßen besteht bei Überschreitung der für die Gebietsnutzung festgelegten Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV <u>ein Anspruch dem Grunde nach</u> auf Realisierung passiver Schallschutzmaßnahmen durch den Baulastträger. In Bezugnahme auf die Beurteilungspegel ist hierbei zu beachten, dass eine Änderung nur wesentlich ist, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) tags bzw. mindestens 60 dB(A) nachts oder von mindestens 70 dB (A) tags bzw. mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird. Im Ergebnis des gebäudeakustischen Gutachtens gemäß 24. BImSchV wird dann der tatsächlich erforderliche Umfang der passiven Maßnahmen und somit der <u>konkrete Anspruch</u> der Gebäudeeigentümer festgestellt.</p> <p><u>Passive Schallschutzmaßnahmen – Möglichkeiten in Döbeln (Seite 28/29)</u></p> <p>Es sind bzw. werden passive Lärmschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der <u>Lärmvorsorge</u> für den Bereich der S 32 (KP Burgstr., Fr.-Mehring-Str., Bahnhofstr.), der S 32/S 34 (Fr.-Mehring-Str., Roßweiner Str., Muldenstr., Schillerstr., Körnerplatz), B 175 (Grimmaische Str., Lindenallee, Bahnhofstr.) realisiert. Dies ist hier zu ergänzen.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die entsprechenden Aussagen werden ergänzt.</p>



## Abwägung der Anregungen und Hinweise aus der Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Großen Kreisstadt Döbeln in der Fassung vom 01. Oktober 2018

Nr.	Anregungen und Hinweise	Abwägung
6.17	<p>An bestehenden Bundesfern- und Staatsstraßen in der Baulast des Bundes bzw. des Freistaates Sachsen besteht – wie bereits erwähnt – die Möglichkeit, Schallschutzmaßnahmen nach den Grundsätzen der <u>Lärmsanierung</u> umzusetzen. Hierbei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers, die auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt und im Rahmen der vorhandenen Haushaltsmittel nach den in den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR 97) festgelegten Regelungen durchgeführt werden können. Ein Rechtsanspruch auf derartige Maßnahmen besteht jedoch auch nicht.</p> <p>Grundvoraussetzung ist eine durch schalltechnische Untersuchungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) nachgewiesene Überschreitung der aktuell geltenden Lärmsanierungs-Auslösewerte. Bei passiven Schallschutzmaßnahmen an schutzbedürftigen Gebäuden (i. d. R. Lärmschutzfenster, Lüftungseinrichtungen) erfolgt auf Antrag des Gebäudeeigentümers eine teilweise Erstattung der Aufwendungen (Förderung bis max. 75 %). Bei aktiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. Lärmschutzwand oder -wall) werden die Kosten vollständig vom Straßenbaulastträger übernommen.</p> <p>Für die B 175 in der Ortslage Döbeln (Dresdner Straße, Leipziger Straße, Mastener Straße) wurden fachkundige Ingenieurbüros mit schalltechnischen und bauakustischen Untersuchungen zur Lärmsanierung beauftragt. An den genannten drei Straßen sind Schallschutzmaßnahmen passiver Art nach den Regelungen des Bundes zur Lärmsanierung realisiert worden. Den Wohngebäudeeigentümern wurden dazu Fördermittel des Bundes bis zum Jahre 2013 ausgezahlt.</p> <p>Im Rahmen des Programms zur Lärmsanierung stark befahrener Bundes- und Staatsstraßen im Freistaat Sachsen sind für die S 32, S 34, B 169 und B 175 kurz- und mittelfristig keine schalltechnischen Untersuchungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) auf der Grundlage der seit 2010 geltenden Lärmsanierungs-Auslösewerte geplant.</p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

**Niederschrift zur**  
**Bürgerversammlung Lärmaktionsplanung Stufe 3**

**Teilnehmer:**    **Herr Hanns**                            **Dezernent Techn. Bereich**  
                      **Frau Köhler**                            **Mitarbeiterin Stadtplanungsamt**  
                      **Herr Zahn**                                    **Spiekermann consulting engineers**

**4 Bürger**

**Ort:**                **Döbeln, Rathaus, Großer Sitzungssaal**

**Datum:**           **30.10.2018, 17:00 Uhr**

- Herr Zahn hat den Entwurf zur Lärmaktionsplanung für die in der Lärmkartierung betroffenen Straßen vorgestellt.
- Besonders hohe Emission besteht auf der Franz-Mehring-Straße und auf der Mastener Straße, hier sind auch die meisten Einwohner betroffen,
- die Autobahn ist nicht so hoch betroffen,
- Nach der Bürgerbeteiligung erfolgt die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Dann erfolgt der Beschluss im Stadtrat.
- Herr Hanns: Bei grundhaften Straßenausbau im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erfolgt eine Lärmbetrachtung. Ist eine Lärmsanierung festgesetzt, ist Förderung für Lärmschutzfenster über den Baulastträger möglich.
- Für die Lärminderung sollte vorrangig über den Quellort, den Fahrzeugen erfolgen. Die Autoindustrie ist in die Pflicht zu nehmen, Niedrigere Grenzwerte durch die EU festlegen, Einsatz von E-Mobilität
- Herr Schmidt: Busverkehr umgestalten, mehrere Knotenpunkte, kleine E-Busse im ländlichen Raum, Umstieg am Hbf, Wendeplatz Unnaer Straße
- Anregungen, Hinweise oder Einwände sind bis zum 09.11.2018 möglich.

erstellt:        Frau Köhler